
**LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA
A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA
DE CONDUTORES/AS E
CANDIDATOS/AS A CONDUTOR/A**

ÍNDICE

03 INTRODUÇÃO

04 1. ENQUADRAMENTO

- 1.1 O contexto actual da segurança rodoviária
- 1.2 A Psicologia do Tráfego
- 1.3 A tarefa da condução
- 1.4 Contextualização histórica relativa ao enquadramento legal
- 1.5 O papel da Psicologia e dos Psicólogos e Psicólogas do Tráfego na avaliação de condutores/as

08 2. A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES/AS

- 2.1 Fundamentos que determinam a avaliação psicológica
 - 2.1.1 No âmbito da habilitação legal
 - 2.1.2 No âmbito do contexto organizacional para o desempenho de uma função
- 2.2 Classificação de condutores/as para efeito da avaliação
- 2.3 Competência no âmbito do enquadramento legal para a realização da avaliação psicológica dos condutores/as e candidatos a condutor/a
 - 2.3.1 Psicóloga/o no exercício da sua profissão
 - 2.3.2 Psicólogo/o no IMT, I.P.
- 2.4 Entidade que formula o pedido ou determina o exame
- 2.5 Entidade onde se pode realizar a avaliação psicológica

11 3. ORIENTAÇÕES PRÁTICAS PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL

- 3.1 Características do processo de avaliação
 - 3.1.1 Diversificado e abrangente
 - 3.1.2 Individual e compreensivo
 - 3.1.3 Imparcial e justo
 - 3.1.4 Integridade
 - 3.1.5 Assente na melhoria contínua
- 3.2 Condições para a realização da avaliação psicológica de condutores/as e candidatos/as a condutor/a
 - 3.2.1 Espaço, estrutura e equipamentos de avaliação
 - 3.2.2 Instrumentos e testes psicológicos
- 3.3 Procedimentos gerais de aplicação dos testes psicológicos
- 3.4 Dimensões avaliadas e metodologias de avaliação
- 3.5 Critérios de Aptidão/Inaptidão para conduzir
- 3.6 Protocolo de avaliação psicológica
 - 3.6.1 Entrevista inicial de apresentação e recolha de dados
 - 3.6.2 Avaliação de aptidões e competências
 - 3.6.3 Entrevista final individual
 - 3.6.4 Análise dos resultados
 - 3.6.5 Comunicação de resultados
 - 3.6.5.1 Outros deveres de comunicação dos Psicólogos
- 3.7 Documentos inerentes ao processo de avaliação psicológica

16 NOTAS FINAIS

17 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

19 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

20 ANEXO. DOCUMENTOS INERENTES AO PROCESSO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES/AS

INTRODUÇÃO

No sentido de complementar o edifício organizador da profissão já existente, nomeadamente, através da Lei nº 57/2008, de 4 de Setembro (com a redacção dada pela Lei nº 138/2015, de 7 de Setembro) e do Código Deontológico (Regulamento nº 258/2011, publicado na 2.ª Série do Diário da República em 20 de Abril de 2011, com actualização posterior no Regulamento nº 246/2, de 26 de Dezembro de 2016 e no Regulamento nº 637/2021, de 13 de Julho de 2021), a Ordem dos Psicólogos Portugueses (OPP) considera importante analisar algumas dimensões específicas da actuação dos profissionais da Psicologia no âmbito do Tráfego, nomeadamente no que diz respeito à avaliação psicológica de condutores/as e candidatos/as a condutor/a, que merecem esclarecimentos adicionais, com o objectivo de promover a uniformização e adopção de práticas consonantes com um exercício profissional eticamente correcto e pautado pelo profissionalismo, dadas as fortes implicações que a área da Psicologia do Tráfego assume, quer numa dimensão profissional, quer numa dimensão social.

É neste âmbito que surgem as **Linhas de Orientação para a Prática Profissional no âmbito da Avaliação Psicológica de Condutores/as e Candidatos/as a Condutor/a**, tendo por base a dimensão aspiracional do Có-

digo Deontológico, bem como os preceitos da nossa Lei fundadora e servindo não como um documento regulador, mas antes como uma base de orientação das/dos psicólogas/os na resolução de dilemas éticos e profissionais neste contexto.

O processo de elaboração destas Linhas de Orientação para a Prática Profissional seguiu um formato de trabalho colaborativo, contando com o conhecimento de um conjunto de psicólogos e psicólogas com experiência e trabalho dedicado a esta área, quer na intervenção prática, quer na definição da regulamentação específica, quer ainda na investigação científica e trabalho cooperativo com várias entidades nacionais e internacionais. Este Grupo de Trabalho¹ elaborou um documento que, após aprovação pela Direcção da OPP, foi colocado em discussão pública entre a comunidade de profissionais. Os contributos recebidos foram então integrados na medida da sua relevância e consenso.

Estas Linhas de Orientação para a Prática Profissional serão revistas dentro de 3 anos, tendo em conta as necessidades de intervenção das psicólogas e psicólogos, bem como os progressos científicos neste âmbito.

¹ O Grupo de Trabalho foi composto por Raquel Raimundo (CP 41), Alberto Maurício (CP 9856), Ana Isabel Antunes Milhano (CP 3478), Anabela Vitorino Costa (CP 3780), Catarina Isabel Carvalho Neves (CP 7875), Dalila Antunes (CP 3735), Fátima Pereira da Silva (CP 5324) e Sofia Tavares (CP 1506), e. Um agradecimento especial à psicóloga Inês Ferreira (CP 9900), pelos contributos dados na preparação deste documento.

1. ENQUADRAMENTO

1.1. O CONTEXTO ACTUAL DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A **sinistralidade rodoviária** é considerada uma das **principais causas de morte a nível mundial**. Dados recentes da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2018) mostram esta evidência de forma clara. De facto, hoje é sabido que, cerca de 1,35 milhões de pessoas morrem anualmente, em todo o mundo, na sequência de acidentes de viação. Diariamente, tal corresponde a cerca de 3.700 mortes. Nas palavras do Dr. Etienne Krug (OMS), “a cada vinte segundos, em algum lugar do mundo, um pai, uma mãe, um filho, uma filha, um irmão, um colega e amigo é morto num acidente rodoviário”. A sinistralidade rodoviária é a principal causa de morte de crianças e jovens adultos dos 5 aos 29 anos. Estima-se ainda que o número de mortos e feridos em todo o mundo, na década 2020-2030, seja de 500 milhões (Comissão Europeia SWD, 2019, p. 283 final; Declaração de Estocolmo, 2020). A segurança no trânsito é, portanto, uma das mais relevantes questões mais relevantes no que à **Saúde Pública** diz respeito (Sucha, et al., 2017). Representando também uma epidemia, como outras a que estamos sujeitos, os acidentes rodoviários obrigam à adopção de medidas urgentes que envolvam todos os participantes do cenário rodoviário na construção de políticas adequadas e estratégias de compromisso, visando o trabalho conjunto entre indivíduos, grupos e organizações.

A **Declaração de Estocolmo**, resultante da 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária “Achieving Global Goals 2030” (Fevereiro de 2020), apresentada pelo ministro sueco de Infraestruturas, Sr. Tomas Eneroth, salienta, nos seus vários pontos, a necessidade de assumir um desafio à escala global, com a indiscutível cooperação de muitos dos sectores da sociedade e de todos os grupos profissionais directa ou indirectamente envolvidos, para a concretização de objectivos claros: **reduzir para 50% o número de fatalidades em 2030, com a ambição de zero fatalidades em 2050**. A Declaração de Estocolmo assume-se como corolário de vários esforços de entidades ao nível mundial e traduz ainda a ambição da Comissão Europeia no documento de trabalho SWD (2019) 283 final de 19.6.2019 - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”.

O **mindset da “Visão Zero”** e a implementação de **“Sistemas Seguros”** reforçam a necessidade de implicar todos os sectores, áreas e profissionais, com vista à promoção de **cenários de mobilidade indiscutivel-**

mente mais sustentáveis e seguros. Surge, assim, a obrigação de **valorizar a intervenção dos psicólogos e psicólogas do Tráfego**, profissionais de capital importância implicados neste compromisso global, pois as pessoas são, neste panorama, o principal interveniente. Assume-se como fundamental caracterizar a intervenção do/a Psicólogo/a do Tráfego na sua especificidade em múltiplas actuações, destacando-se, em particular, a avaliação psicológica de aptidões e competências para a habilitação de condutores/as, de profissionais e no âmbito organizacional.

1.2. A PSICOLOGIA DO TRÁFEGO

No contexto internacional, a **intervenção da Psicologia do Tráfego** está cada vez mais presente e articula a contribuição da investigações científica com o conhecimento da realidade, numa **perspectiva inter e multidisciplinar**. De forma sistemática, intervém numa das mais importantes problemáticas do século XXI, pelos altos custos sociais e económicos precipitados pelas mortes e ferimentos graves, além dos sofrimentos incontáveis e incontroláveis das vítimas e respectivas famílias (Silva, 2011).

A Psicologia do Tráfego conceptualiza-se como o **estudo dos processos/fenómenos psicossociais subjacentes ao comportamento dos actores envolvidos na utilização das vias, com o objectivo de contribuir para a mobilidade sustentável, segurança e qualidade de vida dos participantes do e no sistema de tráfego**.

Qualquer cenário que implique mobilidade implica ter em consideração o operador (conductor/a), o meio de transporte, as infraestruturas, bem como as condições em que ocorre em termos físicos (e.g., ambientais, atmosféricos) e sociais.

Sendo o sistema de tráfego um sistema cujos elementos se influenciam mutuamente, importa que a Psicologia do Tráfego assuma uma perspectiva holística, considerando a influência de todos eles e a forma como se relacionam, tendo igualmente em conta as aptidões e capacidades do/a condutor/a e demais intervenientes.

A metodologia aplicada à **avaliação psicológica de condutores/as**, ao identificar e certificar a presença ou a ausência das aptidões, capacidades e características adequadas para utilizar um veículo, **contribui para uma mobilidade sustentável e segura de pessoas e bens**.

1.3. A TAREFA DA CONDUÇÃO

Diferentemente de outras funções, onde facilmente se operacionalizam as várias sub-tarefas necessárias a um adequado desempenho, **a tarefa da condução acontece num ambiente complexo e em permanente mudança**. A interacção entre o/a operador/a (condutor/a) e a máquina (veículo) é condicionada, quer por estes dois elementos, quer ainda por todos os outros participantes do cenário rodoviário e ainda por outros factores (e.g., infraestruturas, condições atmosféricas). Para além das adequadas competências exigidas e das características do veículo que conduz, o/a operador/a ou condutor/a deve “adequar-se permanentemente às várias exigências do meio que, sempre mutáveis, requerem a utilização de comportamentos diferenciados” (Silva, 2011, p. 25).

Ao relacionarmos **a tarefa da condução** com as **capacidades, aptidões e características do/a condutor/a**, facilmente se entende que as exigências num desempenho como a condução só podem ser adequadamente entendidas se tivermos em consideração todos os determinantes relacionados com o/a condutor/a, o seu desempenho e o nível de exigência da tarefa.

Atendendo à variabilidade de exigências, à complexidade da função e ao dinamismo que a tarefa da condução encerra, Theeuwes (2002) apresentou um **modelo** com ampla aplicação prática, que integra três dimensões: (a) **a hierarquia da tarefa**; (b) **o desempenho da tarefa**; e (c) **o processamento da informação** (Silva, 2011). As dimensões propostas suportam modelos anteriormente apresentados por Michon (1971, 1985), que assumiam a condução como uma tarefa complexa que se processa, no mínimo, tendo em conta três níveis hierárquicos. No topo, encontra-se o nível estratégico, onde se opera a tomada de decisão estratégica (i.e., a definição dos fins a atingir e dos percursos de condução). Segue-se o nível de manobra ou nível tático (nível intermédio), onde se analisa a previsibilidade em termos de gestão espacial e em relação às reacções do/as outros/as condutores/as. Por último, o nível de controlo (nível mais baixo) é constituído pelos processos básicos de controlo do veículo, tais como o controlo da posição lateral, onde ocorrem processos que exigem uma automatização de alguns comportamentos (Silva, 2004).

A tarefa da condução é mais ou menos difícil dependendo das competências do/a condutor/a e da exigência da tarefa. Quanto maior for a competência do/a condutor/a relativamente à tarefa da condução, menor será a sua dificuldade. A perda do controlo na condução ocorre quando, por múltiplas razões, a exigência da tarefa ultrapassa as competências do/a condutor/a (Fuller, 2011).

Numa perspectiva organizacional, a maneira como con-

duzimos encerra uma história com linguagem, símbolos, mitos e rituais próprios (Gomes, 1993). Nesse contexto, conduzir não apenas reflecte a maneira como o fazemos, mas também como estamos dispostos a fazer parte de uma **cultura de mobilidade**, para a qual contribuímos com expectativas, modelos de aprendizagem, valores e referenciais suportados em crenças e mitos sobre a nossa capacidade para conduzir.

1.4. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA RELATIVA AO ENQUADRAMENTO LEGAL

Já em 1901 se reconhecia a existência do **risco inerente à circulação automóvel** e se delinearão várias soluções enquadradas no que hoje se designa por **prevenção e segurança rodoviária**. Logo nesse ano, o legislador identificou áreas em que é, ainda hoje, exigida a sua intervenção, designadamente, a verificação das características técnicas e do estado de conservação dos veículos, a formação dos/as condutores/as, as regras de trânsito ou, na terminologia da época, “... podem os automóveis originar graves acidentes e constituir um perigo real se não satisfizerem as devidas condições técnicas de boa construção e perfeito funcionamento; se forem guiados por mãos inábeis; se no seu emprego não houver a necessária atenção e cautela” (Farinha, 2008, cit in Silva, 2011, p. 23).

O **enquadramento legal para avaliar competências de natureza psicológica para a condução automóvel**, designadas na altura de “competências psicotécnicas”, teve início em Portugal em 1982 estabelecendo, entre outras, a condição obrigatória de obter aprovação em exame psicotécnico, prévio à admissão ao exame de condução de pesados de passageiros (Decreto-Regulamentar nº 4/82, de 15 de Janeiro).

Ainda no mesmo ano, foram fixados os **factores psicológicos a considerar nos exames psicotécnicos** dos/as candidatos/as a condutor/a de automóveis pesados de passageiros, com vista à uniformização dos mesmos nas avaliações realizadas (Portaria nº 637/82, de 25 de Junho).

No ano seguinte, foi criada a **Divisão de Formação e Psicologia da extinta Direcção-Geral de Viação** (DGV), para actuar como entidade supervisora das avaliações externas e intervir em situações de dúvida sobre o comportamento dos condutores, exercendo as competências para “programar e realizar exames de observação psicológica” e “proceder à revisão de exames de observação psicológica não efectuados na DGV” (Decreto-Lei nº 21/83, de 21 de Janeiro).

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

Num esforço crescente de **regulação e uniformização das práticas de avaliação psicológica** nesta área, em 1995 foram definidas, pela primeira vez, as competências da DGV e dos Laboratórios de Psicologia privados, em matéria de realização de exames psicológicos a condutores/as e candidatas/as a condutor/a, bem como a instrutores de condução (Despacho DGV 10/95, de 8 de Fevereiro).

Num crescendo evolutivo e obedecendo à necessidade de transposição para o direito interno da Directiva nº 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, sobre a habilitação legal para conduzir, foram regulamentados os **exames médicos e psicológicos a que os/as candidatos/as e condutores/as deviam ser submetidos/as**, bem como o modo como deviam ser efectuados, as autoridades com competência para a sua realização, as causas de reprovação e as limitações admissíveis, por forma a conformar o direito interno com a norma europeia (cf. Decreto-Lei nº 336/97, de 2 de Dezembro).

Este regime foi integralmente incluído no **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC)**, aprovado em 1998, que actualizou e disciplinou os requisitos da aptidão física e psicológica dos/as condutores/as, as formas da sua avaliação, os códigos de restrições e adaptações nacionais e comunitários, a estrutura dos exames de condução e os modos de emissão e revalidação das cartas e licenças de condução (Decreto-Lei nº 209/98, de 15 de Julho). Foi ainda estabelecido que a **aptidão psicológica constitui uma condição obrigatória e de manutenção permanente para a condução de qualquer tipo de veículo automóvel**, implicando a sua falta a não atribuição de título de condução ou a sua caducidade.

Progressivamente, foi instituído um conjunto de exigências que ampliaram o número de avaliações psicológicas para a condução e, conseqüentemente, conduziram a um **alargamento significativo da intervenção das/dos psicólogas e psicólogos nesta área**. Tal cenário resultou da publicação do Decreto-Lei nº 45/2005, de 23 de Fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis nos 103/2005, de 24 de Junho, 174/2009, de 3 de Agosto e 313/2009, de 27 de Outubro.

Neste processo legislativo, tendente a criar maior uniformização e harmonização da disciplina jurídica na área e constatada a necessidade de implementar avaliações regulares de grupos de condutores/as, sobre os quais a supervisão das suas aptidões seria mais justificada, o Decreto-Lei nº 313/2009, de 27 de Outubro, suprarreferido, aprovou um novo **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir**, que transpôs a Directiva nº 2009/112/CE, da Comissão, de 25 de Agosto. Este Diploma ampliou as **exigências de avaliação psicológica de condutores/as**, tornando essa avaliação obrigatória

a todo/as os candidatos/as e condutores/as do Grupo 2, passando a incluir neste grupo os/as condutores/as das categorias B e BE que exercessem a condução de ambulâncias, transporte de doentes, veículos de bombeiros, transporte escolar e de automóveis ligeiros de passageiros de aluguer. Foi, assim, criada a exigência de que todo/as estes condutores/as que fossem titulares de “carta de condução válida para a categoria B, sem o averbamento da menção «Grupo 2», obtida antes de 20 de Julho de 1998” devem, no prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor daquele Decreto-Lei, submeter-se a avaliação médica e psicológica exigidas para o Grupo 2 naquele Regulamento.

Este alargamento das avaliações provocou uma “explosão” na intervenção dos psicólogos e psicólogas nesta área e assistiu-se então ao nascimento e **proliferação de empresas de prestação de serviços na área da avaliação psicológica de condutores/as**.

No campo da avaliação médica e psicológica, esse quadro legal estabeleceu que a sua realização fosse efectuada por **Centros de Avaliação Médica e Psicológica (CAMP)** específicos em regime de concessão, intervindo as entidades públicas, essencialmente, em sede de recurso e conferiu à Inspeção-Geral das Actividades em Saúde e ao então Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., a competência para fiscalizar aqueles centros, de acordo com as respectivas atribuições.

Faltando a regulamentação obrigatória dos CAMP, que deveria entrar em aplicação através de Portaria, aprovada até 24 de Abril de 2010 e nunca publicada, **a avaliação médica e psicológica dos/as candidatos/as a condutor/a e condutores/as continuou a ser efectuada nos formatos então vigentes**: em laboratórios de Psicologia públicos ou privados, pelos/as médicos/as (para candidatos/as a condutor/a ou condutores/as do Grupo 1) e pela Autoridade de Saúde da sua residência (para candidatos/as ou condutores/as do Grupo 2).

A par dos requisitos indicados para a obtenção e renovação de títulos de condução, foram sendo estabelecidos **requisitos específicos de avaliação de aptidões psicológicas**, para fins do exercício profissional de titulares de Licenças, Certificados e Credenciais, cujo enquadramento legal é específico e, progressivamente, tem vindo a ser referenciado à avaliação de condutores/as.

Neste contexto, à data de produção do presente documento, **os psicólogos e psicólogas do Tráfego avaliam candidatos/as a condutor/a e condutores/as, suportados/as no enquadramento legal proporcionado pelo Código da Estrada** (Decreto-Lei nº 114/94, de 3 de Maio, com as posteriores alterações), **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir** (aprovado pelo Decreto-Lei

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

nº 138/2012, de 5 de Julho, com as posteriores alterações) e **Despacho Conjunto do Director-Geral da Saúde e do Presidente do Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.)**, de 3 de Fevereiro de 2017, que aprovou os modelos e conteúdos do relatório e do certificado da avaliação psicológica, do relatório da avaliação física e psicológica e do atestado médico, bem como instituiu algumas regras a ter em conta pelos profissionais, médicos/as e psicólogos/as no preenchimento dos documentos, na sua obtenção e envio, e ainda, na sua guarda.

No âmbito da selecção e da renovação de títulos profissionais, avaliam também: candidatos/as e profissionais para instrutor de condução automóvel (Lei nº 14/2014, de 18 de Março); para examinadores de condução (Lei nº 45/2012, de 29 de Agosto); para o transporte de matérias perigosas (Anexo ao Decreto-Lei nº 336/97, de 2 de Dezembro); para o transporte de passageiros em veículos de aluguer – Táxi (Lei nº 6/2013, de 21 de Janeiro) e em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas – TVDE (cf. Lei nº 45/2018, de 10 de Agosto); para o transporte escolar (Lei nº 13/2006, de 17 de Abril e Despacho 10011/2007, de 28 de Março); para o transporte de doentes (RHLC) e para o transporte em veículos de bombeiros (RHLC).

Complementarmente às regras legais específicas que enquadram a sua intervenção, **os psicólogos e psicólogos do Tráfego estão ainda obrigados/as a respeitar as regras e orientações para o exercício da profissão, previstas no Código Deontológico da OPP** (Regulamento nº 258/2011, publicado na 2.ª Série do Diário da República em 20 de Abril de 2011, com actualização posterior no Regulamento nº 246/2, de 26 de Dezembro de 2016 e no Regulamento nº 637/2021, de 13 de Julho de 2021).

1.5. O PAPEL DA PSICOLOGIA E DAS/OS PSICÓLOGA/OS DO TRÁFEGO NA AVALIAÇÃO DE CONDUTORES/AS

A **Declaração de Estocolmo** (Fevereiro, 2020) frisa a urgência na redução de mortos e feridos nas estradas, destacando a necessidade de trabalhar em conjunto, para partilhar experiências sobre a adopção e a aplicação da legislação, que minimize riscos comportamentais em cenários de mobilidade e possibilite poupar centenas de milhares de vidas anualmente.

Atingir estas metas **exige a intervenção sistemática da Psicologia e das/os psicóloga/os na área do Tráfego**. Conhecidos e perfeitamente identificados estão os fac-

tores de risco associados ao **comportamento humano na condução**, que devem fazer parte do **diagnóstico e avaliação** por parte das/dos psicólogas/os que realizam a sua prática profissional na área do Tráfego: (a) velocidade excessiva; (b) conduzir sob o efeito de álcool e drogas; (c) distração e falta de atenção; (d) fadiga; (e) stresse, ansiedade, agressividade e fúria; (f) motivação para o risco; (g) não utilização de sistemas de retenção (cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças); e (h) não utilização de equipamentos protecção (Declaração de Estocolmo, 2020; Sucha, Herle, & Silva, 2017; PENSE 2020, 2017; Silva, 2004).

Existe um amplo consenso de que o **comportamento inadequado na condução é a principal causa dos acidentes de trânsito** (Sani et al., 2019), sendo que a maioria dos estudos desta área são unânimes em apontar os erros humanos como o principal factor precipitante (Bucshazy et al., 2020). No entanto, o entendimento e análise do cenário rodoviário e suas implicações e consequências deve ser sempre visto numa perspectiva globalizante e multideterminada.

As/Os psicólogas/os, enquanto especialistas do comportamento humano assumem, neste contexto, um papel fundamental, sendo as suas atribuições avaliar as aptidões e competências para conduzir, decorrentes de obrigatoriedade legal ou do perfil definido em contexto organizacional.

A avaliação psicológica da aptidão para conduzir utiliza um conjunto de **métodos e procedimentos** que permitem formular um **parecer sobre a aptidão ou inaptidão para o desempenho da tarefa da condução ou função profissional**, que deve ser balizado pelos parâmetros legalmente definidos e, quando em processos de selecção, por aqueles que sejam estabelecidos pela/pelo psicóloga/o, tendo em conta o perfil da função da condução a desempenhar.

A especificidade desta prática profissional implica sempre o conhecimento das metodologias e processos. Para o efeito, é importante valorizar uma intervenção especializada, quer pela via da formação específica, quer da experiência, baseadas na actualização/formação permanente dos psicólogos e psicólogas que intervêm na área do Tráfego, com o objectivo de contribuir para uma mobilidade segura e sustentável no cenário rodoviário.

2. A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES/AS

A avaliação psicológica para a condução automóvel constitui um acto de avaliação psicológica no âmbito específico da Psicologia do Tráfego, com destaque para a avaliação das aptidões psicológicas de natureza perceptivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial (personalidade, gestão emocional, atitudes e comportamentos) que determinam a capacidade para a condução automóvel.

Esta avaliação psicológica é um procedimento sistematizado, que incide na avaliação do/a condutor/a ou candidato/a a condutor/a de quaisquer tipologias de veículos, considerando as especificidades das diferentes faixas etárias.

Trata-se de um **acto exclusivo da Psicologia**, assente no princípio de que “as técnicas e instrumentos de avaliação são utilizados por psicólogas/os qualificadas/os com base em formação actualizada, experiência e treino específicos” (Regulamento nº 637/2021, p. 112, relativo ao Código Deontológico da OPP).

2.1. FUNDAMENTOS QUE DETERMINAM A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

A avaliação psicológica de condutores/as pode ser determinada por **requisitos legais** (habilitação legal para conduzir ou habilitação profissional para conduzir) ou por **requisitos organizacionais**.

2.1.1. NO ÂMBITO DA HABILITAÇÃO LEGAL

A avaliação psicológica para condutores/as do **Grupo 1** é realizada na obtenção e na revalidação do título de condução se for solicitada pelo médico que tenha realizado a avaliação física e psicológica, bem como quando tenha sido determinada em exame psicológico anterior.

Na avaliação para o **Grupo 2**, são obrigatoriamente realizadas avaliações psicológicas na obtenção e aquando da revalidação das respectivas categorias (aos 50 anos e posteriores), o mesmo acontecendo quando em exame anterior tenha havido determinação numa avaliação

antecipada.

Também são realizadas avaliações na obtenção e revalidação de títulos profissionais, em certos casos.

A qualquer condutor/a, mesmo com título de condução válido, poderá, em qualquer altura, ser determinada uma avaliação psicológica se a mesma for decidida por uma Autoridade de Saúde, pelo IMT, I.P., ou um Tribunal, a fim de esclarecer fundadas dúvidas que se coloquem sobre a sua aptidão psicológica para conduzir com segurança, nomeadamente, em caso de suspeita ou presença de declínio cognitivo e/ou de alterações do comportamento, susceptíveis de constituir risco significativo para o desempenho da condução em segurança.

A cassação de título de condução determinada em decisão definitiva, por perda total de pontos ou decretada por Tribunal na sequência de crime rodoviário a que corresponda proibição de conduzir, obriga também o titular a realizar exame psicológico ao iniciar o processo para obtenção de novo título de condução.

2.1.2. NO ÂMBITO DO CONTEXTO ORGANIZACIONAL PARA O DESEMPENHO DE UMA FUNÇÃO

A avaliação psicológica de condutores/as pode surgir como um processo enquadrado nas políticas de gestão e recursos humanos em contexto organizacional, inserida numa prática de recrutamento e selecção, de procedimento concursal, bem como da avaliação de desempenho em contexto organizacional.

A **definição do perfil de aptidões** assume-se como a primeira etapa deste processo. Com base na definição de um perfil, a/o psicóloga/o deverá definir metodologias que se assumam como veículos facilitadores do processo de avaliação, tendo em conta os objectivos, cultura e enquadramento do/a condutor/a e/ou futuro/a condutor/a. Naturalmente, e assumindo que cada organização é única, os parâmetros de avaliação deverão ser em todo consonantes com o perfil previamente definido. A escolha da metodologia de avaliação estará sempre pendente da avaliação de cada realidade organizacional.

2.2. CLASSIFICAÇÃO DE CONDUTORES/AS PARA EFEITO DA AVALIAÇÃO

Para efeitos da avaliação da aptidão psicológica de candidatos/as e condutores/as, e também para a avaliação da aptidão física e psicológica, as pessoas avaliadas são enquadradas nos seguintes grupos de acordo com as categorias de título de condução que pretendem obter ou revalidar:

GRUPO 1: Categorias AM, A1, A2, A, B1, B, BE e T.

GRUPO 2: Categorias B e BE ligadas à condução de ambulâncias, veículos de bombeiros, de transporte escolar, de transporte de doentes e de passageiros e categorias C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE.

Não obstante a existência destes grupos, a avaliação psicológica deve ainda considerar as especificidades associadas à validação de títulos profissionais ou que decorrem em contexto organizacional. Nestes casos, deverá ter em conta a especificidade da tarefa enquadrada no tipo de função e/ou a cultura organizacional.

2.3. COMPETÊNCIA NO ÂMBITO DO ENQUADRAMENTO LEGAL PARA A REALIZAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DOS/AS CONDUTORES/AS E CANDIDATOS/AS A CONDUTORES/AS

O actual contexto legal diferencia entre a/o psicóloga/o no exercício da sua profissão, em termos gerais, e a/o psicóloga/o que exerce funções no IMT, I.P..

2.3.1. PSICÓLOGA/O NO EXERCÍCIO DA SUA PROFISSÃO

De acordo com o actual regime jurídico, as psicólogas e psicólogos no exercício da sua profissão, em termos gerais, têm as competências fixadas no RHLC e realizam a avaliação de:

- **Candidatos/as do Grupo 1** mandados submeter a avaliação psicológica pelo/a médico/a que realizou a avaliação física e psicológica e aqueles que solicitem o exame, passados 6 meses, após terem obtido parecer de “Inapto”, emitido por uma/um psicóloga/o.

- **Condutores/as do Grupo 1** mandados submeter a avaliação psicológica pelo clínico que realizou a avaliação

física e psicológica, para revalidação do título de condução, troca de título estrangeiro ou troca de certificado emitido por força militar ou de segurança, bem como o/as condutores/as que solicitem avaliação para revalidação de título nos casos em que tenha havido imposição de restrições por uma/um psicóloga/o ou passados 6 meses, após terem obtido um resultado de “Inapto” em exame psicológico anterior.

- **Candidatos/as do Grupo 2** cuja avaliação é obrigatória previamente à obtenção das categorias deste grupo.

- **Condutores/as do Grupo 2** em todas as revalidações do título (com início aos 50 anos), bem como para troca de título estrangeiro, troca de certificado emitido por força militar ou de segurança e revalidação de título com restrições impostas por uma/um Psicóloga/o em exame anterior.

Seguindo legislação específica, **os psicólogos e psicólogas no exercício da profissão realizam as avaliações psicológicas necessárias** para a emissão ou revalidação de títulos de aptidão profissional, para o exercício das funções de Examinador de condução automóvel, Instrutor de condução automóvel, Motorista de Táxi, Motorista de transporte em veículo descaracterizado através de plataforma lectrónica (TVDE), Motorista de transporte escolar, Condutor/a de mercadorias perigosas, Condutor/a de ambulâncias, Condutor/a de veículos de bombeiros e Condutor/a de transporte de doentes.

Adicionalmente, os psicólogos e psicólogas no exercício da sua profissão **avaliam também condutores/as em contexto organizacional** no âmbito de processos de recrutamento, selecção e avaliação profissional.

2.3.2. PSICÓLOGA/O NO IMT, I.P.

Face às competências designadas para as psicólogas e os psicólogos em funções no IMT, I.P., estes profissionais avaliam candidatos e/ou condutores/as cuja avaliação tenha sido imposta por Tribunal, por uma Autoridade de Saúde, pelo IMT, I.P., ou solicitada pelos interessados quando pretendam candidatar-se a novo título de condução, após cassação do anterior, e ainda quando requeirram nova avaliação ou em sede de recurso, após parecer de inaptidão ou imposição de restrições/adaptações impostas pela/o Psicóloga/o no exercício da sua profissão ou no IMT, I.P..

2.4 ENTIDADE QUE FORMULA O PEDIDO OU DETERMINA O EXAME

As avaliações psicológicas podem ser solicitadas pelo/as interessado/as em obter ou manter um título de condução e/ou uma ocupação/profissão ligada à condução ou determinadas por: (a) Autoridades de Saúde (e.g. Delegado/as de Saúde locais); (b) médico/as no exercício da profissão responsáveis pela tomada de decisão sobre a aptidão física e psicológica para a condução; (c) tribunais; (d) entidades públicas administrativas com competência para determinarem estas avaliações (e.g. IMT, I.P.); (e) organizações que pretendam admitir/avaliar condutores/as profissionais.

2.5 ENTIDADE ONDE SE PODE REALIZAR A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

A intervenção dos psicólogos e psicólogas neste domínio de avaliação deverá ser efectuada em **gabinetes de avaliação psicológica, públicos ou privados, criados especificamente para o efeito**. Pode ainda ser realizada em **unidades de saúde, consultórios, outros gabinetes e serviços clínicos**, bem como em gabinetes de avaliação, em contextos de consultoria organizacional.

Os serviços clínicos de avaliação médica e psicológica de condutores/as referidos no Decreto-Lei nº 151/2017, de 7 de Dezembro, que venham a ser criados, devem obedecer às exigências de creditação/autorização que estão definidas neste diploma legal.

3. ORIENTAÇÕES PRÁTICAS PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL

3.1. CARACTERÍSTICAS DO PROCESSO DE AVALIAÇÃO

3.1.1. DIVERSIFICADO E ABRANGENTE

Os **actos de avaliação psicológica de condutores/as e de candidatos/as a condutor/a** abrangem as aptidões psicológicas consideradas relevantes para o exercício da condução automóvel em segurança e implicam a recolha de dados e o recurso a vários métodos e técnicas baseados em conhecimento científico actualizado.

A interpretação de resultados e tomada de decisão concretiza-se através da **análise integrada de diversos dados e resultados**, com vista a emitir um **parecer psicológico** conclusivo sobre a aptidão para a condução.

3.1.2. INDIVIDUAL E COMPREENSIVO

A abordagem avaliativa dos/as condutores/as é sempre **individual e diferenciada** (em função do motivo da avaliação, das características da pessoa avaliada, dos problemas identificados no decurso do exame), sendo um **processo holístico e compreensivo** que não se reduz ao uso de um protocolo de avaliação pré-estabelecido e limitado à consideração de resultados nos testes de avaliação.

Na presença ou suspeita de alterações cognitivas, emocionais e/ou do comportamento, deve ser realizada uma avaliação psicológica mais sistemática e aprofundada, de modo a possibilitar uma melhor caracterização da condição clínica e fundamentação do parecer psicológico para a condução.

3.1.3. IMPARCIAL E JUSTO

O processo de avaliação de condutores/as deve ser **desvinculado de qualquer relação** (familiar, amizade, terapêutica ou outra) entre Psicólogo/a e pessoa avaliada,

sob risco de reduzir a objectividade ou influenciar os juízos formulados, tal como preconizado no Código Deontológico da OPP. Adicionalmente, o processo de avaliação **respeita as características físicas, linguísticas, culturais ou outras**, promove a equidade reconhecendo o impacto das mesmas na avaliação e tem em conta as consequências dos resultados.

3.1.4. INTEGRIDADE

A realização de processos de avaliação de condutores/as no contexto de escolas de condução poderá originar conflitos de interesse público de difícil gestão para as partes. Pesem embora as vantagens do ponto de vista prático, é do interesse da Psicologia, das escolas de condução e da segurança rodoviária que sejam criadas condições para evitar a mistura de contextos entre a avaliação psicológica e a formação por parte das escolas, na óptica da promoção de boas práticas e salvaguarda do interesse público.

3.1.5. ASSENTE NA MELHORIA CONTÍNUA

Além das metodologias de avaliação, a empatia, as competências comunicacionais e a promoção do ambiente acolhedor, aliado a factores relacionados com as condições físicas em que ocorre a avaliação (infraestruturas e sua comodidade), são alguns dos aspectos que importa ter presentes.

Tendo em consideração a **qualidade das práticas e o foco no cliente**, deve ser uma preocupação de todo/as o/as profissionais da área o uso periódico de metodologias que permitam avaliar a **satisfação do examinado face ao processo** a que foi submetido.

Para o efeito, sugere-se que cada psicólogo/a crie os instrumentos necessários, para além dos legalmente definidos, que lhe permita avaliar o processo e focar-se nos procedimentos que facilitarão a melhoria contínua da sua actuação.

3.2. CONDIÇÕES PARA A REALIZAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES/AS E CANDIDATOS/AS A CONDUTOR/A

3.2.1. ESPAÇO, ESTRUTURA E EQUIPAMENTOS DE AVALIAÇÃO

Devem ser asseguradas as condições indispensáveis à **realização de actos de avaliação psicológica, em conformidade com o Código Deontológico da OPP**, assegurando a **privacidade** e permitindo a plena expressão das aptidões das pessoas avaliadas, sem interferência que as prejudique.

O **espaço físico onde decorre o processo de avaliação deve assegurar**: uma adequada dimensão e acessibilidade (inclusive a pessoas com mobilidade condicionada), privacidade, ausência de fontes de distração visual ou sonora, luminosidade ajustável tendo em conta o tipo de testes psicológicos a administrar, permitindo o obscurecimento total do espaço aquando da utilização de testes que requeiram um ambiente de total ausência de fontes luminosas ambientais.

O mobiliário deve ser confortável, seguro e com características ergonómicas adequadas (altura, dimensão, forma e estabilidade). Os equipamentos electrónicos, mecânicos e informáticos devem ser colocados de modo a que os estímulos visuais dos testes sejam apresentados à altura da linha dos olhos da pessoa avaliada, e os respectivos meios de resposta (manuais e pedais) ajustados e posicionados a distância e altura adequadas às características das pessoas avaliadas.

Antes do início da sessão, deve ser assegurado que as condições de segurança, higiene e conforto do espaço estão garantidas e que os instrumentos de avaliação necessários se encontram disponíveis, em bom estado e operacionais.

3.2.2. INSTRUMENTOS E TESTES PSICOLÓGICOS

A/O psicóloga/o deve usar **testes concebidos cientificamente para avaliar as dimensões específicas em causa e devidamente validados** no âmbito da Psicologia do Tráfego, sempre que existam testes específicos desta área.

As/Os psicólogas/os devem respeitar os princípios de-

finidos pelo Código Deontológico da OPP para o uso de instrumentos de avaliação e testes psicológicos, assumindo que “o uso de instrumentos supõe um conhecimento rigoroso dos respectivos manuais, incluindo o domínio de modelos teóricos subjacentes, condições de administração, cotação, interpretação bem como o conhecimento da investigação científica actualizada” (Regulamento nº 637/2021, p. 112, relativo ao Código Deontológico da OPP), respeitando o princípio da evidência científica, de acordo com o qual, “Os/as psicólogos/as desenvolvem actividades baseadas no conhecimento científico válido e procuram manter e actualizar a sua competência ao longo do seu percurso profissional (Regulamento nº 637/2021, p. 113, relativo ao Código Deontológico da OPP).

3.3. PROCEDIMENTOS GERAIS DE APLICAÇÃO DOS TESTES PSICOLÓGICOS

Antes da aplicação de instrumentos de avaliação, em momento de consentimento informado, a/o psicóloga/o deve **informar a pessoa avaliada sobre a natureza das provas** e esclarecer eventuais dúvidas.

Os procedimentos de aplicação, incluindo as instruções, os itens de treino (se aplicável) e a resolução dos testes, são estandardizados, devendo a/o Psicóloga/o assegurar que as instruções são bem compreendidas.

A execução dos testes deve ser monitorizada, de modo a assegurar a observação, bem como o registo de informações complementares relevantes e eventuais desvios ao procedimento estandardizado, ou qualquer circunstância susceptível de invalidar os resultados, ou de sugerir a utilização complementar de outros testes.

3.4. DIMENSÕES AVALIADAS E METODOLOGIAS DE AVALIAÇÃO

O Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC) apresenta as áreas, aptidões e competências a abranger nos processos de exame psicológico de candidatos/as a condutor/a e condutores/as, a metodologia de aplicação e os critérios de Aptidão, em função do grupo a que pertencem as categorias a averbar (Grupo 1 ou Grupo 2).

As **aptidões e competências a examinar** incluem, obrigatoriamente, na **área perceptivo-cognitiva**, a atenção e concentração, a estimação do movimento e a inteligência (candidato/as a condutor/a) e na **área psicomotora**,

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

a coordenação bimanual, as reacções de escolha e as reacções múltiplas e discriminativas.

Adicionalmente, quando na presença de dúvidas prévias ou durante o exame de funções específicas (e.g., resultados inconsistentes ou contraditórios), o protocolo de avaliação deve ainda ser complementado com a avaliação, singular ou agregada, da memória, integração perceptiva, resistência vigilante à monotonia, segurança gestual, destreza manual e da capacidade multitarefa.

Na **área psicossocial**, a análise das dimensões maturidade psicológica, sentido de responsabilidade, estabilidade emocional, psicopatologia, atitudes e comportamentos de risco face à segurança do tráfego e competências sociais, inclui obrigatoriamente a observação do comportamento e a **entrevista psicológica**, sendo a utilização de **questionário ou prova projectiva sempre obrigatória nos candidatos do Grupo 2**.

A metodologia para análise das áreas perceptivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial utiliza instrumentos de avaliação psicológica adaptados e validados, com dados normativos, actualizados e representativos para a população portuguesa, devendo ainda ser utilizados protocolos de avaliação adequados aos grupos populacionais a que se destinam. Assenta, igualmente, no conhecimento da investigação científica actualizada e/ou do perfil de competência definido em contextos de selecção e/ou avaliação de desempenho.

Por motivo imputável ao examinando, não sendo possível aplicar integralmente o protocolo de avaliação, a/o psicóloga/o deve utilizar testes alternativos para avaliação das mesmas aptidões e competências.

3.4.1. CRITÉRIOS DE APTIDÃO/INAPTIDÃO PARA CONDUZIR

Com vista à tomada de decisão final consequente ao parecer psicológico, o RHLC estabelece ainda os critérios de inaptidão na avaliação psicológica.

De acordo com os mesmos, para obterem aprovação em cada uma das áreas perceptivo-cognitiva e psicomotora, considerando os factores em análise e as variáveis utilizadas, o/as **Candidatos/as e condutores/as do Grupo 1** têm de obter um resultado superior ao percentil 16, na maioria daqueles factores e variáveis; o/as **Candidatos/as do Grupo 2**, terão de cotar todos os valores acima do percentil 16 e a maior parte acima do percentil 25 e os **Condutores/as do Grupo 2**, terão de conseguir um resultado superior ao percentil 20 na maioria dos factores e variáveis analisados/as.

Relativamente às **dimensões e factores da área psicossocial**, só poderá ser considerado apto na avaliação quem não apresente, manifestamente: Perturbação grave da personalidade ou manifestações psicopatológicas; Instabilidade emocional; Agressividade, impulsividade ou irritabilidade de tipo explosivo; Comportamento anti-social; Comportamentos que traduzam atitudes inadaptadas e ou de risco face à segurança do tráfego; Comportamentos que revelem a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou evidenciem dificuldade em dissociar o seu consumo da condução automóvel; Comportamentos que revelem a tendência para abusar de substâncias psicotrópicas ou evidenciem dificuldade em dissociar o seu consumo da condução automóvel.

3.5. PROTOCOLO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

O processo de avaliação psicológica de condutores/as tem uma duração variável (em média entre 90 a 150 minutos), em função do protocolo seleccionado, das condições e características que a pessoa avaliada apresenta (Ferreira et al., 2013).

O protocolo de avaliação inclui uma entrevista inicial individual de apresentação e recolha de dados, a administração de instrumentos de avaliação psicológica (Ferreira et al., 2013), uma entrevista final individual para aprofundamento dos dados recolhidos, a ponderação de resultados e o parecer de aptidão/inaptidão. Pode haver um esclarecimento de resultados, neste caso apenas qualitativos, e de eventuais dúvidas colocadas pelo/a examinando/a, respeitando sempre a integridade e privacidade do indivíduo.

3.5.1. ENTREVISTA INICIAL DE APRESENTAÇÃO E RECOLHA DE DADOS

A entrevista inicial individual de apresentação e recolha de dados tem como objectivo preliminar a clarificação do motivo do pedido ou da determinação do exame psicológico, a motivação e a atitude face à avaliação, a observação do funcionamento cognitivo e emocional, das competências sociais e o despiste de factores psicopatológicos. Este momento deve ainda incluir a explicação de eventuais consequências do resultado da avaliação.

Neste momento, a pessoa avaliada deve ser informada acerca das condições de devolução dos resultados, nomeadamente a quem vão ser entregues, como vão ser arquivados e durante quanto tempo.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

Segue-se a recolha de informação junto da pessoa avaliada (a) através do preenchimento da primeira parte do modelo do relatório de avaliação psicológica relativamente a elementos de identificação pessoal, dados clínicos de natureza médica ou psicológica e hábitos de consumo, que possam interferir no exercício da condução e/ou na realização da avaliação psicológica, dados relativos à sua experiência profissional como condutor/a, eventuais crimes rodoviários, acidentes de viação, caducidade, cancelamento e apreensão do título de condução e ainda eventuais avaliações psicológicas anteriores no âmbito da condução e respectivo parecer atribuído.

3.5.2. AVALIAÇÃO DE APTIDÕES E COMPETÊNCIAS

Os testes e provas de avaliação psicológica utilizados devem incluir o reconhecimento da sua validade, sensibilidade, confiabilidade e qualidade psicométricas específicas para os fins a que se destinam, respeitando grupos normativos adequados para a população portuguesa, tendo em conta a idade, género e escolaridade, de modo a evitar formulações e conclusões erróneas.

As variáveis internas que possam ter influenciado os resultados (como ansiedade, falta de motivação, sensibilidade à fadiga, dificuldade de compreensão de instruções, défice motor ou sensorial) devem ser registadas.

Qualquer alteração nos procedimentos deve ser igualmente registada e justificada.

3.5.3. ENTREVISTA FINAL INDIVIDUAL

O processo de avaliação deve culminar com uma **entrevista final** baseada nos elementos recolhidos pela/pelo Psicóloga/o durante todo o processo e orientada para a análise e discussão de resultados, prévia à emissão do parecer e/ou certificado de avaliação psicológica, com os objectivos de explicitar informação básica e global de carácter qualitativo (não resultados quantitativos) e clarificar eventuais dúvidas colocadas pelo/a examinando/a.

A/O psicóloga/o deve ter em consideração as situações que podem limitar a veracidade ou validade dos elementos recolhidos em entrevista (Ferreira et al., 2013), como a presença de défices do funcionamento cognitivo, psicomotor e/ou sensorial, perturbação psicopatológica ou do foro médico, e os comportamentos de desajustabilidade social.

3.5.4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A análise de resultados concretiza-se através da integração das informações prévias sobre o/a examinado/a, dos dados fornecidos pelo/a próprio/a, da observação do seu comportamento e interacção durante o processo avaliativo, das entrevistas, dos resultados nos instrumentos de avaliação nas áreas perceptivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial e respectivas aptidões evidenciadas, das variáveis internas ou externas que possam ter influenciado os resultados da avaliação (e.g., níveis de motivação, fadiga, stresse, entre outros factores) com vista à emissão de um parecer sobre a condução ou desempenho profissional.

3.5.5. COMUNICAÇÃO DE RESULTADOS

Findo o processo de avaliação, a/o Psicóloga/o transmite os resultados à pessoa ou à organização que solicitou o pedido de avaliação psicológica.

A comunicação de resultados deve obedecer os trâmites seguintes:

Se o resultado foi de “Apto” (com ou sem restrições/adaptações) a/o Psicóloga/o deve informar a pessoa avaliada que:

- o resultado será transmitido ao médico, para este usar em conjunto com o da avaliação médica (no caso de ter havido um pedido médico formal da avaliação);
- deve apresentar o Certificado da avaliação psicológica ao médico solicitante do exame;
- após utilização do mesmo junto do IMT, I.P., deve guardar o Certificado da avaliação durante dois anos e apresentá-lo nos serviços do IMT, I.P., quando e se lhe for solicitado.

Se o resultado foi de “Inapto”, deve informá-lo/a que:

- no prazo de 30 dias pode apresentar, se o desejar, recurso junto do serviço de Psicologia do IMT, I.P.;
- por imposição legal, vai remeter o resultado da avaliação àquele serviço do IMT, I.P.;
- o resultado será transmitido ao/à médico/a para ser utilizado em conjunto com o da avaliação médica;
- durante 6 meses, e até obter parecer de Apto, não pode conduzir qualquer veículo automóvel da/s categoria/s a que se aplica a inaptidão, mesmo que o título esteja válido;
- passados 6 meses, e não antes, pode realizar nova avaliação psicológica.

Em contextos de selecção/avaliação de desempenho os resultados serão comunicados à organização que solicitou o pedido de avaliação psicológica.

3.5.5.1. OUTROS DEVERES DE COMUNICAÇÃO DA/OS PSICÓLOGA/OS

Nos termos do do RHLC, uma/um Psicóloga/o que, no decurso da sua actividade, tenha conhecimento de um/a condutor/a que sofra de perturbação do foro psicológico que possa comprometer/afectar gravemente a segurança na condução, deve notificar o serviço de Psicologia do IMT, I.P., através de relatório fundamentado e confidencial. Neste sentido, e de acordo com o artigo 2.9 do Código Deontológico da OPP, a/o psicóloga/o deverá informar o cliente que irá proceder em conformidade com esta indicação regulamentar, garantindo os princípios da comunicação de informação confidencial.

3.6. DOCUMENTOS INERENTES AO PROCESSO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

No âmbito do RHLC, e tendo em conta a especificidade do pedido, no processo de avaliação psicológica individual para a condução são produzidos diferentes documentos de registo, tais como: desempenho nos testes, notas da/ do psicóloga/o avaliador/a, Relatório e Certificado.

Salvaguarda-se que nas regiões autónomas da Madeira e dos Açores possa existir regulamentação específica relativa aos procedimentos e documentos da avaliação que deve ser seguida naquelas regiões.

Os documentos de registo podem ser acedidos pela pessoa avaliada, se esta assim o pretender, de acordo com o estipulado na Lei nº 58/2019, de 8 de Agosto que assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento e do Conselho, de 27 de Abril de 2016, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, e nos pareceres 13/CEOPP/2015 e 77/CEOPP/2019 da Comissão de Ética da OPP.

As/Os psicólogas/os podem complementarmente fazer uso de outros meios de registo, cientificamente validados, que considerem importantes na sua prática profissional e que consolidem e suportem o parecer a atribuir.

Podem ser consultadas mais informações sobre documentos inerentes ao processo de avaliação psicológica em anexo.

NOTAS FINAIS

As Linhas de Orientação para a Prática Profissional no âmbito da Avaliação Psicológica de Condutores/as e Candidatos/as a Condutor/a fornecem um quadro referencial para os psicólogos e psicólogas que desempenham a sua actividade profissional exclusiva, frequente ou pontualmente, neste contexto. Estas Linhas foram desenvolvidas na sequência das dificuldades e constrangimentos que os psicólogos e psicólogas encontram no exercício da profissão, que foram expostas à Ordem dos Psicólogos Portugueses e têm por base o Código Deontológico da OPP e os guias de boas práticas internacionais.

Com a consciência de que o trabalho dos psicólogos e psicólogas na avaliação psicológica realizada neste âmbito constitui um papel fundamental em diversas entidades e situações, esperamos que estas Linhas de Orientação para a Prática Profissional constituam um guião orientador para que a Psicologia e as/os psicólogas/os possam continuar a dar um contributo efectivo para a sociedade e a segurança rodoviária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bucsuházy, K., Matuchová, E., Zůvala, R., Moravcová, P., Kostíková, M., & Mikulec, R. (2020). Human factors contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45, 555-561. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520302192> (acedido a 8 de Abril de 2020).

Código Deontológico da Ordem dos Psicólogos Portugueses, aprovado em anexo ao Regulamento n.º 258/2011, publicado na 2.ª Série do Diário da República em 20 de Abril de 2011, 1ª Revisão publicado no Diário da República 2ª Série nº 246 / 2 de dia 26 de Dezembro de 2016.

Estatuto da Ordem dos Psicólogos Portugueses, publicado em anexo à Lei n.º 57/2008, de 4 de Setembro, com a redacção dada pela Lei n.º 138/2015, de 7 de Setembro.

European Commission (2020). Commission staff working document, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". Disponível em: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf> (acedido a 23 de Março de 2020).

Ferreira, I. S., Maurício, A., P., & Simões, M. R. (2013). Avaliação psicológica de condutores idosos em Portugal: Legislação e linhas de orientação prática. *Revista Iberoamericana de Diagnóstico y Evaluación Psicológica*, 35(1), 201-223.

Fuller, R. (2011). Driver control theory: From task difficulty homeostasis to risk allostasis. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 13-27). London, UK: Elsevier.

Gomes, A. D. (1993). O tráfego como sistema e como cultura (The road traffic as a system and as a culture). In J. Santos (Ed.) *Factores Humanos no Tráfego Rodoviário (Human Factors in Road Traffic)* (p. 21-33). Braga: Laboratório de Psicologia, Universidade do Minho.

Michon, J. A. (1971). *Psychonomie onderweg*. Inaugural lecture, University of Groningen. Wolters Noordhoff.

Michon, J. A. (1985). A critical view of driver behavior models: what do we know, what should we do? In L. Evans, & R. C. Schwing (Eds.), *Human behavior & traffic safety* (p. 485-524). New York: Plenum Press.

Ordem dos Psicólogos Portugueses (2019). *Perfil dos Psicólogos do Tráfego: As/os Psicólogas/os valorizam a mobilidade segura e sustentável*. Lisboa: Ordem dos Psicólogos Portugueses.

Organização Mundial de Saúde (2018). *Global Status Report on Road Safety*. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 85/2017, de 19 de Junho

Ordem dos Psicólogos Portugueses (). PENSE (2020). (Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária) – Contributo da OPP. Lisboa.

Silva, M. F. P. (2015). Procedures used for the psychological assessment of drivers-TPI Members (Benchmarking Process/Knowledge Sharing). In Kleinmann, K., et.al. (2015). *Transport Psychology Trends 2014*. Banská Bystrica: Salvus s.r.o.

Silva, M. F. P. (2011). *Segurança Rodoviária - Do Conduutor à Avaliação da Satisfação do Cliente*. Provas Públicas para atribuição do Título de Especialista na área de Educação/Formação (CNAEF-347) apresentadas no Instituto Politécnico de Coimbra (trabalho não publicado).

Silva, M.F. P. (2004). *Aprendizagem e Comportamentos na Condução Automóvel*. Dissertação de Mestrado em Psicologia (Especialização em Psicologia Pedagógica) apresentado à Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Coimbra (Dissertação não publicada).

Regulamento Disciplinar da Ordem dos Psicólogos Portugueses n.º 784/2016, publicado na 2.ª série do Diário da República em 8 de Agosto de 2016, alterado pelo Regulamento n.º 198/2019, publicado na 2.ª série do Diário da República em 5 de Março de 2019.

Sani, S., Sadeghi-Bazargani, H., Fathirezaie, Z., Hadidi, Y. & Brand, S., (2019). Higher symptoms of attention-deficit/hyperactivity disorders (ADHD) and younger age were associated with faster visual perception, but not with lower traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* Transportation, 66(420), 419-429.

Stockholm Declaration- Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 (Stockholm, 19–20 February 2020) <https://www.road-safetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf> (accedida em 24 de Março de 2020)

Sucha, M., Herle, M., & Silva, M. F. P. (2017). Driver Offender Courses in Selected European Countries. *Transactions on Transport Sciences*, 8(2), 46-61. Disponível em: doi: 10.5507/tots.2017.008

Theeuwes, J. (2002). Sampling information from the road environment. In R. Fuller & J. A. Santos (Eds.), *Human factors for highway engineers* (pp. 131-145). Netherlands: Pergamon Press.

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Decreto-Regulamentar nº 4/82, de 15 de Janeiro
Portaria nº 637/82, de 25 de Junho
Decreto-Lei nº 21/83, de 21 de Janeiro
Directiva nº 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho
Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei nº 114/94, de 3 de Maio, com as posteriores alterações
Despacho DGV 10/95, de 8 de Fevereiro
Decreto-Lei nº 336/97, de 2 de Dezembro
Decreto-Lei nº 209/98, de 15 de Julho
Decreto-Lei nº 45/2005, de 23 de Fevereiro
Decreto-Lei nº 103/2005, de 24 de Junho
Lei nº 13/2006, de 17 de Abril
Despacho 10011/2007, de 28 de Março
Decreto-Lei nº 174/2009, de 3 de Agosto
Directiva nº 2009/112/CE, da Comissão, de 25 de Agosto
Decreto-Lei nº 313/2009, de 27 de Outubro
Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 138/2012, de 5 de Julho, com as posteriores alterações
Lei nº 45/2012, de 29 de Agosto
Lei nº 6/2013, de 21 de Janeiro
Lei nº 14/2014, de 18 de Março
Despacho Conjunto do Director-Geral da Saúde e do Presidente do Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), de 3 de Fevereiro de 2017
Lei nº 45/2018, de 10 de Agosto
Decreto-Lei nº 151/2017, de 7 de Dezembro
Lei nº 58/2019, de 8 de Agosto - Assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento e do Conselho, de 27 de Abril de 2016, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

ANEXO DOCUMENTOS INERENTES AO PROCESSO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES/AS

1. RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

Tomando como base o Código Deontológico da OPP, “os relatórios psicológicos devem ser documentos escritos objectivos, rigorosos e inteligíveis para o(s) destinatário(s), procurando introduzir apenas informação relevante que permita dar resposta às questões e pedidos de avaliação considerados pertinentes” (Regulamento nº 637/2021, p. 112, relativo ao Código Deontológico da OPP).

Neste sentido, num relatório psicológico sobre a aptidão para conduzir ou para o desempenho profissional não devem constar conteúdos irrelevantes para o propósito da avaliação (Ferreira et al., 2013). O parecer psicológico deve ser mais do que uma mera avaliação quantitativa das aptidões psicológicas em comparação com valores normativos de referência, implicando também inferências diagnósticas qualitativas clínicas, de adaptabilidade sócio relacional e/ou organizacional.

Quando aplicável, o relatório deve incluir as causas de inaptidão, ou justificação de restrições e/ou adaptações, legitimadas na presença de défice cognitivo, psicomotor, perturbação emocional ou comportamental, com um nível de gravidade susceptível de (ainda) permitir a eficiência e segurança na condução em condições restritas.

A/O psicóloga/o deve reconhecer as deficiências sensoriais e motoras passíveis de serem compensadas com recurso a adaptações no veículo ou outras restrições específicas, e, nesse caso, sem repercussão negativa no exercício da tarefa da condução.

1.1. PREENCHIMENTO DO RELATÓRIO

No início da avaliação, a **pessoa avaliada** preenche de forma autónoma, ou com ajuda da/do Psicóloga/o (se a pessoa avaliada estiver impossibilitada de o fazer), a 1ª parte do Relatório, assinalando todos os itens relativos aos dados de identificação pessoal, clínicos e sobre a condução automóvel. No final da página, data e assina no campo a isso destinado, comprometendo-se com as declarações feitas.

No início da avaliação a/o psicóloga/o regista, no cabeçalho, o seu nome, o número de processo e a data do exame.

Durante a avaliação, regista o **Pedido/Determinação** (o/a interessado/a/médico/a que realizou a avaliação física e psicológica/determinação legal); o **Motivo** (obrigação legal ou razões clínicas ou comportamentais que geraram dúvidas); a **Finalidade** (grupo de condutor ou certificação profissional a que se destina); os **testes** e respectivas **variáveis** e **resultados** obtidos, bem como, a **avaliação** (deve ser a que resulta dos critérios aplicáveis à avaliação realizada mas, também, a decisão final a tomar. Numa avaliação para o Grupo 2, p. ex., podem ser anotados os campos “Critérios mínimos não atingidos relativamente à finalidade da avaliação” e “Maioria acima do percentil 16”, se for o caso). Regista igualmente os dados da **entrevista** (com aferição de antecedentes clínicos, estado psicológico, hábitos, atitudes e comportamentos relacionados com a condução e com a vida em sociedade

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

no contexto da sua situação psicossocial e profissional) procede à **fundamentação** (com indicação das razões de facto e de direito) e emite o **parecer** psicológico (apto/inapto e para que categorias, indicação de restrições e/ou adaptações à condução e causas de inaptidão). Finalmente, data, assina e regista o número e data de validade da cédula profissional de membro efectivo da OPP.

1.2. CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

Este documento constitui a **certificação da avaliação para a condução de acordo com três resultados possíveis**: “Apto” (com ou sem restrições e/ou adaptações) “Inapto”, para a condução, e “Apto com restrições e/ou adaptações”, indicando os dados obrigatórios que permitam ao serviço responsável do IMT, I.P., a emissão ou revalidação do título de condução para o qual a avaliação foi realizada.

Deste documento devem constar: Identificação da/do Psicóloga/o; Morada onde foi realizada a avaliação; Identificação civil e de condutor/a ou pessoa avaliada; Indicação do grupo e respectivas categorias abrangidas pelo parecer emitido; Indicação das restrições e adaptações à condução (apenas de natureza psicológica) que a/o Psicóloga/o estabelecer, se for o caso; Registo das causas legais de inaptidão, se for o caso; Indicação do local e data da emissão do Certificado; Assinatura e aposição de vinheta de membro efectivo da OPP.

1.3. RESTRIÇÕES/ADAPTAÇÕES PASSÍVEIS DE COLOCAR PELA/OS PSICÓLOGA/OS

No contexto do parecer que emitem, aquando da elaboração do Relatório e da emissão do Certificado, as/os Psicólogas/os que realizem avaliação de condutores/as podem estabelecer restrições de nova avaliação psicológica bem como outras, sendo as mais comuns:

- **138 – Avaliação Psicológica antecipada** (a utilizar nos casos em que as pessoas avaliadas tenham **obrigatoriedade legal** de realizar avaliação psicológica, mas que, por razões apuradas na avaliação, a/o Psicóloga/o entenda que deve realizar nova avaliação antes da data que esteja regulamentarmente instituída).
- **140 – Avaliação Psicológica obrigatória** (a utilizar nos casos em que as pessoas avaliadas não tenham obrigatoriedade legal de realizar avaliação psicológica, mas que, por razões apuradas na avaliação, a/o Psicóloga/o entenda que deve realizar nova avaliação ao fim de um período determinado, que deve fixar consoante a sua avaliação).

- **61 – Limitada a deslocações durante o dia** (e.g., uma hora antes do nascer do sol, uma hora antes do pôr do sol).
- **62 – Limitada a deslocações num raio de ...km** a contar da residência do/a titular ou apenas na cidade ou região da sua residência.
- **64 – Limitada a deslocações a velocidades inferiores a...km/h.**
- **67 – Condução não autorizada em autoestradas.**
- **997 – Apto para o Grupo 2.**

No caso de um/a condutor/a ter a restrição 138 (Avaliação psicológica antecipada) ou a 140 (avaliação psicológica obrigatória) averbada no título e solicitar a uma/um psicóloga/o no exercício da sua profissão que o/a avalie, a/o psicóloga/o só poderá realizar a avaliação se a restrição em causa foi colocada pela/pelo mesma/mesmo Psicóloga/o, ou, por outro, também no exercício da profissão, em clínica privada. Se a restrição foi colocada pelo serviço de Psicologia do IMT, I.P., não o poderá fazer.

Se um/a condutor/a solicitar avaliação psicológica para levantamento de qualquer outra restrição que tenha inscrita no título de condução a uma/um psicóloga/o no exercício da sua profissão, este/a poderá avaliá-lo/a se a/s restrição/ões tiverem sido determinadas pela/pelo mesma/mesmo Psicóloga/o, ou, por outro, também no exercício da profissão, em clínica privada.

Se a restrição tiver sido determinada por qualquer médico/a ou autoridade médica (Delegado/a de Saúde ou Junta Médica) ou pelo serviço de Psicologia do IMT, I.P., só psicóloga/o ou médico/a de cada uma daquelas entidades a poderá realizar.

1.4. DESTINO DOS DOCUMENTOS DA AVALIAÇÃO (RELATÓRIO E CERTIFICADO)

A/O psicóloga/o conclui o processo de avaliação psicológica de condutores/as tendo em conta os seguintes procedimentos de acordo com os pareceres atribuídos:

- a) Se o resultado for de “Apto”** (com ou sem restrições/adaptações): entrega (à pessoa avaliada) o original do Certificado/**transmite o Certificado electronicamente através da plataforma informática da entidade administrativa competente (quando estiver legalmente implementada)** e arquiva o original do Relatório (acompanhado dos originais dos testes).
- b) Se o resultado for de “Inapto”**: entrega (à pessoa avaliada) original do Certificado/**transmite o Certificado electronicamente através da plataforma informá-**

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP

tica da entidade administrativa competente (quando estiver legalmente implementada), entrega cópia do Relatório (apenas se a pessoa avaliada o solicitar), envia (de forma confidencial) cópias do Relatório e do Certificado ao serviço de Psicologia do IMT, I.P. e arquiva o original do Relatório (acompanhado dos originais dos testes).

Seja o resultado de “Apto” ou de “Inapto”: sempre que o pedido de exame foi formalizado (e mesmo que essa formalização não exista), preferencialmente, **deve informar o/a médico/a solicitante do resultado e das consequências do mesmo.**

1.4.1. OBRIGAÇÕES RELATIVAMENTE À GUARDA DOS DOCUMENTOS DA AVALIAÇÃO

De acordo com o Despacho Conjunto do Director-Geral de Saúde e do Presidente do Conselho Directivo do IMT, I.P., de 3 de Fevereiro de 2017, a/o psicóloga/o está obrigado a manter, durante **pelo menos dois anos**, à sua guarda, em processos numerados e datados (em papel ou em suporte informático digital que não permita a alteração dos dados gravados) o **original do Relatório** e os **originais dos testes** utilizados.

Os documentos de registo e certificação da avaliação psicológica são os modelos de Relatório e de Certificado aprovados pelo despacho referido no ponto anterior os quais podem ser obtidos nos endereços electrónicos seguintes:

- **Despacho Conjunto do Director-Geral da Saúde e do Presidente do Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), de 3 de Fevereiro de 2017:**

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Despacho-Conjunto-Presidente-IMT-Diretor-Geral-Saude-3-Fevereiro-2017.pdf>

- **Modelo do Relatório de Avaliação Psicológica**

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Anexo%20III%20-%20Relat%C3%B3rio%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Psicol%C3%B3gica.pdf>

- **Certificado de Avaliação Psicológica**

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Anexo%20IV%20-%20Certificado%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Psicol%C3%B3gica.pdf>

